SOCIEDADE DE GEOGRAPHIA DE LISBOA

Communicação reservada aos Ex.mos Socios

OS ACONTECIMENTOS

DE

LOURENÇO MARQUES

A QUESTÃO DO CAMINHO DE FERRO

MEMORIA

DO EX.mo SOCIO

ANTONIO JOSÉ D'ARAUJO

LISBOA

TYP. DA EMPREZA DO JORNAL DA NOITE

38 — Calçada do Combro — 38

1889

SOCIEDADE DE GEOGRAPHIA DE LISBOA

Communicação reservada aos Ex.^mos Socios

OS ACONTECIMENTOS

DE

LOURENÇO MARQUES

A QUESTÃO DO CAMINHO DE FERRO

MEMORIA

DO EX.^mo SOCIO

ANTONIO JOSÉ D'ARAUJO

LISBOA

TYP. DA EMPREZA DO JORNAL DA NOITE

38 — Calçada do Combro — 38

1889

100

Ao Ill.mo e Ex.mo Sr.

LUCIANO CORDEIRO

Meretissimo Secretario Perpetuo da Sociedade de Geographia de Lisboa

Ill.mo Ex.mo Sr.

Accusando a recepção da carta de V. Ex.ª, de 14 de setembro ultimo, vou procurar satisfazer o pedido de V. Ex.ª até tão longe quanto m'o permittem os conhecimentos do assumpto e as informações que poude colher.

Seguindo a ordem porque V. Ex.ª se dignou formular os quesitos propostos na sua carta, eu vou occupar-me, antes de tudo, da insubordinação do corpo policial de Lourenço Marques.

I

Já dois mezes antes da insubordinação não era mysterio para ninguem o descontentamento manifestado pelas praças do corpo policial do qual era seguro indicio o telegramma por ellas enviado a Sua Magestade a Rainha. D'aqui até á investigação conscienciosa e segura das rasões dos factos occorridos vae, porem, uma distancia immensa que se não transpõe a passos seguros e que os conselhos de investigação e de guerra não conseguiram provavelmente vencer por fórma que a verdade se manifeste em toda a sua lucidez.

Quaes são as causas da insubordinação postas em evidencia pelos inqueritos officiaes?

Resumem-se nas seguintes:

1.ª—Supposição de um desconto exaggerado para fornecimento de pão;

2.ª—Desigualdade na applicação dos castigos e severidade excessiva na correcção de faltas;

3.ª—Descontos exagerados feitos no pret.

Apreciemos estas causas

As praças do corpo policial tinham direito a uma ração diaria de 700 grammas de pão; quando o corpo chegou a Lourenço Marques não se fez arrematação especial para este fornecimento, por ficar prevalecendo, para aquelle corpo,

a que anteriormente havia sido feita para a Estação Naval, Batalhão de caçadores n.º 4, etc., a ração de 93,7 réis por cada 700 grammas.

Allegam as praças nos seus depoimentos que no mercado se encontra pão mais barato. Ora este facto tem sido até certo ponto verdadeiro; quasi sempre as arrematações de pão e generos dão em resultado a curiosissima anomalia de serem feitas por preços mais elevados que aquelles porque são adquiridos pelos particulares. Tenho presenceado muitas vezes este facto e nunca poude comprehender que se leve tão longe o cumprimento da lei, se é que isto é cumprir a lei, a ponto de defraudar-se a fazenda publica e os servidores do Estado, attendendo-se ás reprehensivas exigencias do commercio. Mas se um tal facto é censuravel, o que não póde garantir se, não se reflecte elle no commandante do corpo policial a quem foi legalmente imposta uma arrematação que já se achava feita.

Mas não é esta a allegação das praças nos seus depoimentos. No conselho de guerra do major Tedeschi declarou-se que se vendia no mercado a 60 réis a quantidade de pão que aquellas pagavam por 93,7 réis; ora isto é evidentemente falsó; o pão comprado no mercado por aquelle preço pesa 400 a 450 grammas e a ração regulamentar é de 700 grammas.

Agora perguntamos: não é futil e absurdo este argumento? E' crivel que 150 homens alleguem um tal absurdo como causa provocadora da insubordinação? E' possivel que entre todas as praças não houvesse uma unica que distinguisse a differença do peso do pão? E, dada a hypothese extraordinaria de isto ser assim, não havia cabos, sargentos, officiaes, commandante; pesos, balanças para provarem exuberantemente o valor nullo de tal convicção?!

Investiguemos, porem, a segunda causa apresentada nos inqueritos officiaes.

Depoz o major Tedeschi em sua defeza, no conselho de guerra a que foi sugeito, que apesar das ordens superiores não houve uma rigorosa escolha nas praças que deviam compôr o corpo policial. Allegou elle, que fôra mandada apresentar uma d'estas com uma desenvolvida nota de culpas e castigos, terminando a sua pouco honrosa biographia pelas palavras—«passou á companhia de correcção...»—as quaes foram riscadas e substituidas pelas seguintes—«passou ao corpo policial de Lourenço Marques...»—o que decididamente é uma coisa muito differente; esta praça voltou a fazer serviço na metropole, mas parece que outras havia com pouco limpa biographia as quaes ficaram pertencendo ao corpo policial.

Este corpo foi alojar-se, até á sua partida, na Junqueira, junto ao batalhão do ultramar, exemplo quasi classico de indisciplina; não tinha armamento, e as praças em completa ociosidade, passavam grande numero de horas em cada dia frequentando naturalmente as tabernas mais visinhas. Procurou o major Tedeschi remediar tão grave inconveniente estabelecendo uma escola dirigida por um dos seus officiaes e ordenando que nenhuma praça sahisse do quartel antes do toque da ordem. Sendo mal aceitas estas disposições produziu-se uma primeira insubordinação; prenderam-se e foram castigadas umas 16 praças as quaes continuaram, comtudo, a fazer parte do corpo policial depois de soffrerem os castigos que lhes foram impostos.

O major Tedeschi, com o louvavel intento de adquirir praças já habilitadas no serviço de policia, obteve que a titulo de addidas fossem aggregados ao corpo policial algumas praças de infanteria e cavallaria das guardas municipaes de Lisboa e Porto. Succedeu, porém, que quasi todas ellas foram as mais prejudiciaes á disciplina, o que, pelo menos, attesta que não houve escrupulo algum na sua escolha como devera ter havido, visto deverem ellas servir d'exemplo aos seus camaradas e virem fazer serviço n'uma colonia em condições excepcionaes onde é necessaria uma força respeitavel, se não pelo seu numero, ao menos, pela sua qualidade.

Occupando-me dos officiaes inferiores, seu forçado a dizer que os não considero idoneos para o serviço que devem desempenhar. Segundo me consta, foram todos ou alguns d'elles os primeiros a dar o exemplo de jogatina dentro do quartel até altas horas da noite.

Quanto aos officiaes é incontestavel que todos elles, os subalternos, teem o maximo empenho em cumprir o seu dever, mas são, com excepção do tenente, homens pouco práticos e inexperientes e, como taes, menos adequados a coadjuvarem o commandante no especialissimo serviço incumbido ao corpo policial.

De tudo isto deduzirá V. Ex.ª que é minha opinião não ter vindo preparado o corpo policial para desempenhar a sua missão n'uma cidade nascente onde avulta e predomina o elemento estrangeiro.

Em face d'estes elementos que poderei eu dizer a V. Ex.ª ácerca dos castigos impostos pelo commandante Tedeschi?

Quanto á sua desegualdade bem me parece consignar que não foi provada no conselho de guerra a que elle respondeu. Allegam os soldados que elle castigava rigorosamente os que jogavam jogos de parar (e não eram poucos, porque eu, visinho fronteiro do quartel provisorio, ouvia dizer todos os dias na cazerna: «cerco ao rei —topo» e outras phrases semelhantes) e que uma vez um cabo lhe deu parte de que um outro mais antigo estava jogando no jardim com alguns soldados, havendo aquelle sido preso por ser este protegido do commandante. Ora, a este respeito allegou o major Tedeschi ter averiguado ser falsa a parte dada pelo cabo denunciante, motivo este porque ordenou a sua prisão, a qual, segundo o dizer das praças, foi uma das causas da insubordinação.

Os descontos não me parecem constituir causa muito muito mais attendivel; segundo allegou o major Tedeschi, conseguiu elle obter, quando ainda se achava em Lisboa, grande melhoria de vencimento para as praças do corpo policial, e naturalmente coincidiu este augmento com o dos descontos para artigos de fardamento: este ultimo não absorveu aquelle e as praças melhoraram certamente de situação. Este argumento tem pois valor negativo, e se elle foi citado por muitas praças, deve procurar-se a explicação d'esta outra anomalia no facto deploravel de nunca haverem sido mostradas a estas as suas respectivas cadernetas, de modo que todas ellas ignoravam completamente qual o estado das suas contas com a fazenda publica. Como se fazia isto? Porque foi esquecido este preceito tão util, tão rasoavel, tão justo e importante? Como é que o capitão fiscal do corpo não cumpriu a seu dever fazendo executar um tal preceito? Não estará antes n'esta circumstancia uma causa attendivel do descontentamento das praças?

Pezando estas tres allegações poderá admittir-se que fossem ellas, ou só ellas, a causa da insubordinação? Podem por ventura a questão do pão e, já agora admittamos, a prisão injusta do cabo denunciador do jogo do jardim, serem causas efficientes de um acto tão grave? Eu duvidei d'isto até que, ouvindo o depoimento em conselho de guerra do major Tedeschi e os depoimentos das testemunhas d'accusação me convenci de que, com excepção da falta de apresentação das cadernetas, as causas deviam ser outras, mas estas, como disse, jazerão occultas, apesar de todas as investigações.

E' bom saber-se que se teve conhecimento á ultima hora de que houve um soldado—o n.º 11 da secção de cavallaria, desertor de ha poucos dias—o qual nos dias da insubordinação distribuia dinheiro e garrafas de vinho do Porto aos seus camaradas, e que ha outros dois soldados que distribuiam cargas para rewolver, uma parte das quaes vendidas por um negociante judeu d'esta praça, chamado Kohn e a parte restante por um alferes de caçadores n.º 4.

Como se fez isto, se é que isto é verdade, como parece? Era com o pret

distribuido ás praças que se mandava o telegramma a Sua Magestade a Rainha; que se dava dinheiro, que havia caixas de vinho do Porto, que se compravam munições? Não será licito admittir a existencia de uma influencia estranha e interessada, aproveitando habilmente o descontentamento mais ou menos fundamentado das praças, explorando-o, tirando d'elle todo o proveito para certos e determinados fins? E na verdade que possante argumento contra nós o apresentar-se ao mundo 150 soldados que se diziam especialmente escolhidos na Europa, a elite do nosso exercito, revoltados poucos mezes depois de chegarem a Lourenço Marques?!

Comprehende V.ª Ex.ª que é com bastante reserva que exponho á luz uma causa até hoje, e talvez sempre, occulta ou mal definida, cuja existencia ninguem pode garantir, mas que todos presentem, advinham e acceitam como processo unico para explicar o gravissimo attentado de que me estou occupando. E' porem certo que o n.º 11 de cavallaria frequentava muito a companhia de inglezes e especialmente de um que sahiu de Lourenço Marques na mesma occasião em que aquelle soldado desertou.

Quer porem esta causa existisse, e eu creio que existiu, quer a grave insubordinação do corpo policial fosse apenas devida ás tres causas que apreciei ou ainda a outras de menor importancia, evidenceia-se em ambos os casos que a actual organisação d'este corpo não resolveu ainda o problema, *se é problema*, de guarnecer convenientemente as nossas provincias ultramarinas.

Accentuei esta minha duvida porque, com muito boa companhia nutro desde bastante tempo a convicção de que a guarnição africana deve ser feita com regimentos ou batalhões destacados da metropole e rendidos periodicamente. Pois na verdade, se o muito que nos resta do nosso poderio ultramarino se acha espalhado em regiões de condições climatericas tão diversas que se prestam admiravelmente a um processo successivo de acclimação; se n'estas condições o soldado portuguez, partindo da metropole, vae pouco a pouco amoldando-se ao clima africano sem grandes abalos no seu organismo e por forma a prestar magnificos serviços nos climas mais inhospitos contra cuja influencia se foi preparando desde muito tempo; se a organisação de contingentes—em que soldados, quasi sempre dos de peior qualidade, sargentos e officiaes, se não conhecem, em que por isso, e ainda ás vezes por falta de idoneidade não pode haver a rigidez de disciplina e confiança reciproca necessarias a homens destinados a vir prestar serviços especiaes e difficeis,—tem exuberantemente provado a inefficacia e o perigo de taes expedientes; se a estatistica mortuaria revela que enorme perda de vidas resulta de serem mandados contingentes com tal organisação e sem transição alguma intermedia, da metropole para locaes insaluberrimos onde as febres, o deboche e muitas vezes as privações dizimam em curto prazo forças importantes; se a guarnição indigena das nossas provincias, de Moçambique pelo menos, incita o riso em vez de incutir respeito, se, finalmente, as provas agora dadas pelo corpo policial constituiram um novo argumento, para nós já desnecessario, do que valem todos estes expedientes:—não será tempo de atirar para longe a rotina e entrar desassombradamente no caminho que se nos affigura o unico capaz de conduzir-nos ao nosso fim:—possuir uma guarnição ultramarina efficaz, decente e por isso respeitavel, se não pelo numero, de certo pela sua qualidade, muito embora se guarneçam com soldados indigenas, mas disciplinados; instruidos e bem commandados alguns pontos do interior onde podem prestar um bom serviço?

Se como replica nos apresentam o regimento do Ultramar responderemos que a sua organisação está falseada, que não pode satisfazer ao seu fim, que sempre que é preciso fazer embarcar uma força se torna indispensavel antes de tudo adquirir esta por meio de contingentes fornecidos, á pressa, cahindo-se assim em todos os defeitos das organisações anteriores. E depois, não sabemos comprehender bem esta distincção de lei entre cidadãos do mesmo paiz, dos

quaes uns são para fazer serviço na metropole, quasi na terra natal, e outros, ainda que voluntariamente, para regiões onde a vida é mais dura, mais sujeita a eventualidades e a perigos.

Vê pois V.ª Ex.ª que considero uma instante necessidade não só para este districto mas para as nossas possessões africanas, que a guarnição seja feita por batalhões ou regimentos destacados do exercito da metropole, nomeados por escala e começando o seu tirocinio pelos locaes mais salubres. Apesar do que os mal intencionados dizem de Lourenço Marques, eu não hesito em affirmar que esta cidade pode muito bem constituir uma primeira estação acclimatoria uma vez que se tenha o cuidado de conseguir que a força militar desembarque aqui em abril ou maio depois de passada a epoca das chuvas.

Com o actual novo quartel, depois de concluido e ampliado se assim fôr preciso o que é extremamente facil conseguir; com o hospital melhorado e convenientemente ampliado, como é meu intento: o batalhão aqui destacado, no qual soldados, sargentos e officiaes se conheçam mutuamente, se rejam pelos processos da metropole, com boa habitação, bom tratamento nas suas doenças, boa alimentação e rasoavel vencimento, deve prestar aqui muito bom serviço, e, crêmos bem, satisfará ao seu fim.

Será mais caro este processo; nutrimos muitas duvidas a este respeito, mas ainda mesmo que o seja, quem quer os fins quer os meios, e não ha sacrificio algum que compense os prejuizos que tropas mal disciplinadas e algumas irrisorias podem produzir na nossa dignidade e respeito que nos é devido.

II

Considerado sob um outro ponto de vista, a força europêa de guarnição a Lourenço Marques constitue, afora o seu destino especial, um nucleo importante de elementos nacionaes a contrapôr no elemento estrangeiro. Isto, porém, não é sufficiente.

E' indispensavel promover por todos os meios possiveis a colonisação d'este districto por fórma a contrabater-se vantajosamente a preponderancia do elemento estrangeiro.

E' na verdade simultaneamente curioso e triste o presencear-se como esta preponderancia se tem produzido, desde que foi revelada ao mundo a importancia das regiões auriferas de Kaap Gold Fields e sobretudo depois que começou a construcção do nosso caminho de ferro. O desenvolvimento de Kaap Gold Fields fez da zona *Oeste* d'este districto um local de passagem de uma multidão de aventureiros, touristes e homens de trabalho deslumbrados pela nova California africana. Começou então a grande lucta contra Lourenço Marques, «a place to Leave», como diz o sr. Eduard Matters no seu livro «Gold South africa, 1888». Todos os argumentos eram então bons, ainda mesmo sendo completamleute falsos; todos tremiam com a idéa de vir a Lourenço Marques; as febres, as terriveis febres eram o seu phantasma: «ninguem vá a Kaap Gold Fields por via de Lourenço Marques» era o conselho favorito dos cabos de guerra que nunca esqueciam no entanto de percorrer com vistes cobiçosas a nossa magnifica bahia, o nosso magnifico porto. E não obstante isto, succedia-se ameudadamente a chegada de pequenos vapores como o *Sompseu*, o *Lyon*, o *Zulo*, carregados de emigrantes inglezes. Uma perfeita romaria.

Em 1886, ou melhor em 1887, cresceu a onda, não já de viajantes mas de

uma população com tendencia a fixar-se entre nós; o elemento estrangeiro crescia dia a dia e por tal fórma que um leigo em geographia affirmaria estar n'uma cidade ingleza. A invasão não provinha sómente de Natal; a crise financeira produzida pelos especuladores de Kaap Gold Fields fazia affluir a Lourenço Marques muitos trabalhadores e aventureiròs em busca de trabalho e modo de vida.

D'esta enorme affluencia resultou naturalmente um mau estar na vida ordinaria da nossa colonia; reconhecia-se que se havia produzido um certo desiquilibrio, uma preponderancia nociva que era preciso combater. A propria população indigena se resentiu d'este estado anormal, não sendo difficil observar que ella não foi indifferente á liberalidade com que por vezes lhes eram pagos serviços que nós portuguezes haviamos até então retribuido com bem mais parcimonia e sem protesto algum.

Urge, pois, insuflar no districto novos elementos de vida nacional e isto só poderia realisar-se com o auxilio de uma colonisação preparada com cuidado e mantida com disvelo; urge, para melhor assegurar os seus effeitos relacionar por tal fórma o novo nucleo portuguez com a prosperidade e desenvolvimento do districto que seja o seu proprio interesse que o instigue a luctar com vantagem contra o poder absorvente que nos atrophia e constitue um perigo mais ou menos directo para a nossa soberania. (*)

Parece-me que, quer sob o ponto de vista economico, quer pelas condições locaes a colonisação a introduzir no districto deve ser essencialmente agricola. O districto de Lourenço Marques pode classificar-se em duas regiões perfeitamente distinctas; uma d'ellas occupando grande extensão a *O.* é muito desprovida de aguas e por isso impropria para n'ella se ensaiar qualquer especie de cultura; a *N.*, *L.* e ainda em alguns pontos á *O.* existem porém grandes tractos de terreno onde facilmente poderia estabelecer-se culturas que se nos affiguram muito productivas.

A zona sita nas duas margens do rio Incomati, a 13 kilometros da fronteira, comprehende terrenos ferteis e essencialmente productivos de milho, trigo e mais cereaes de immediato consumo no Transvaal. (* *)

A canna saccharina, segundo escreve o sr. Ferreira Estimado, agronomo da provincia de Moçambique, deve produzir muito bem nos terrenos da margem esquerda do rio Marraquene; e na margem direita d'este rio, em terrenos dos regulos Mapunga e Manhiça, depois de convenientemente preparados seria facil cultivar o arroz.

Segundo ainda o sr. Estimado, a borracha, familia das Apocynaceas, genero Landolphia, existe em grandes quantidades no districto, sendo para admirar que não seja explorada quando no districto de Inhambane constitue um dos artigos d'exportação.

Em uma noticia publicada pelo sr. Mesquita Pimentel, empregado na succursal do Banco Ultramarino em Lourenço Marques, ácerca de varios ensaios de cultura por elle feitos, lê-se o seguinte:

«A aturada observação e persistente cuidado durante os tres annos que «medeiam entre 1883 e 1886 na cultura de varias especies de plantas, me tem «levado á satisfatoria conclusão de que podemos cultivar com utilidade aqui «muitas plantas saccharinas ainda até agora não introduzidas no paiz, proprias

---

(*) Vid. as diversas representações e pareceres da Sociedade ao Governo, e particularmente a Mensagem de 3 de setembro, 1888.—*Nota da Secr.*

(* *) Vid. o trabalho publicado pela Socied. em 1882 sob o titulo *Lourenço Marques.—Colonias Agricolas.—Est. e Proj.* etc.—(*Nota da Secr.*)

«para a fabricação de alcool e assucar; o tabaco, o trigo, a cevada, a aveia, o «linho, o ananaz de folha lisa como planta textil, não fallando n'outras de gran«de alcance para o commercio e industria por não ter eu ainda tempo de ex«perimentar sua cultura, como sejam; a ortiga branca, o cacau, a baunilha, o «algodão, o anil, o chá, o linho da nova Zelandia e o café embora este careça «de terrenos em grande attitude».

N'uma concessão de 1:000 hectares de terreno feita ultimamente na Polana, ao dr. dinamarquez, Oscar Somershield, tem este senhor experimentado com magnifico resultado a plantação de coqueiros, arvores de fructo, etc., e vae brevemente ensaiar culturas de varias especies.

Finalmente, quanto á cultura do indigena, sabe-se que este se limita apenas aos trabalhos precisos para obter annualmente alimentação para si e sua familia reservando uma parte mais ou menos importante que vae vender ás casas commerciaes em troca de mercadorias que satisfaçam o seu gosto, as suas necessidades rudimentares ou os seus vicios. Cultiva o milho grosso ou fino, o feijão, o arroz nos terrenos mais baixos e humidos, o amendoim, a batata dôce, a mandioca e accidentalmente o tabaco. Não obstante, uma intelligente direcção agricola pode não só desenvolver a producção dos supracitados artigos, mas ainda encetar o de outros deveras importantes para a riqueza e prosperidade do districto.

Baseando-nos n'estas indicações e nas opiniões mais auctorisadas que nos foi possivel consultar, julgamos poder considerar uma grande area d'este districto como muito propria para a agricultura, e quando ha poucos mezes fizemos parte de uma commissão incumbida de elaborar um projecto de colonisação portugueza não hesitámos em considerar exclusivamente a colonisação agricola como a mais simples, a mais economica e actualmente a mais pratica e concentanea com o estado do districto.

Com quanto, como funccionario publico, me pareça não estar auctorisado a transcrever n'este logar um trabalho officialmente ordenada e transmittido ás estações superiores, julgo comtudo poder dar d'elle algumas indicações pelas quaes v. ex.ª apreciará os preceitos que presidiram á confecção do projecto a que acabo de alludir.

Estabeleciam-se 4 colonias agricolas. A 1.ª na margem do Incomati, contigua ao caminho de ferro; sob o ponto de vista politico é conveniente a fundação de uma colonia n'este local destinada a ser um importante centro commercial.

A 2.ª entre os rios Tembe e Umbeluse não tem menor importancia porque é destinada a contrabalançar a influencia successivamente cres ente dos estrangeiros estabelecidos na encosta *L.* dos Libombos. em terras da Swaziland, A abertura de uma estrada que a ligasse com Porto Henrique facilitaria consideravelmente as suas communicações com Lourenço Marques.

A 3.ª colonia seria nas fortes regiões da Magaia.

A 4.ª finalmente seria fundada na margem esquerda do rio de Maputo, em territorios da Catembe, os quaes se prestam a varias culturas. Não nos parece menos digna de recommendar-se que as duas primeiras, attenta a necessidade de concentrar o elemento portuguez n'aquellas regiões até hoje exploradas apenas por limitadissimo numero de individuos cujo commercio se reduz a vender aguardente, polvora e fazendas aos indigenas em troca de dinheiro.

Na organisação de cada colonia teve-se em vista facultar aos colonos o maximo numero de vantagens por fórma a attrahil-os para uma orientação completamente nova na emigração do nosso paiz fazendo a prevalecer aos preconceitos e aversão innatos na classe trabalhadora em vir estabelecer-se nas colonias africanas. Julgou-se mesmo conveniente isemptar os colonos do serviço militar na metropole ficando comtudo obrigados a pegar em armas para a

defeza e manutenção da paz no districto quando lhes seja requisitado o seu auxilio pelo governo do districto.

Com respeito ao modo como deveria ser feita a concessão de terrenos, soccorreu-se a commissão ao decreto de 26 de dezembro de 1857 referido á organisação da colonia militar em Huilla, regulamento de 1856 para as colonias de Angola e Moçambique, decreto de 1857 para a fundação da colonia allemã em Mossamedes, instrucções de 1859 para a colonia militar de Tete e a legislação ingleza para as colonias da Tasmania, Canadá, Nova Zelandia. Nova Brunswich, Queen's land, etc. e estabeleceu concessões gratuitas de terrenos com a condição de arroteal-os n'um certo praso de tempo.

Os colonos e suas familias teriam direito a habitação tratamento e passagens gratuitas, a subsidio em fatos, mobilia, dinheiro e utensilios e ferramentas agricolas, escolas pare seus filhos, etc

Não foi, nem podia ser perfeito o trabalho da commissão a que me refiro; podia, elle quando muito constituir uma base para a discussão de tão momentoso assumpto, sendo modificado, transformado e substituido no todo ou em parte conforme se tivesse por conveniente.

As remessas de operarios contractados pelo governo para virem servir em Lourenço Marques constituiram um passo importante para a acquisição da preponderancia do elemento portuguez.

O mesmo póde dizer-se da remessa de colonos aos quaes o governo concedeu unicamente passagens para Lourenço Marques, achando todos elles rapida occupação aqui. Será prudente comtudo não vêr n'este resultado um processo commodo e expedito de colonisação. Em Lourenço Marques havia e ainda hoje ha muita falta de empregados subalternos; não ha uma repartição publica onde esta falta se não faça notar; por outro lado algumas casas commerciaes portuguezas necessitavam ainda de individuos que se occupassem de varios ramos de negocio. e foram estas circumstancias que favoreceram a occupação de 40 colonos transportados pelo Estado. Com uma nova remessa já seria muito difficil que isto succedesse; com uma terceira nada mais se conseguiria que crear para elles uma vida de fome e miseria, e não é certamente este o fim que se tem em vista.

E pois indispensavel estudar este assumpto e proceder depressa; os acontecimentos succedem-se tão rapidamente. havem'o-nos deixado distanciar tanto que é mister para recuperar o tempo perdido, caminhar, proceder rapida e acertadamente. Hoje em Lourenço Marques é indispensavel não dar ensejo algum a que nos supponham indolentes.

III

Deve ser extremamente curiosa a historia, no futuro certamente para escrever, da construcção do caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria.

Nunca presenceámos um facto tão curioso e caracteristico; desde as primeiras tentativas feitas para estreitar as relações de amisade entre Portugal e a republica do Transwaal até ao momento presente, tem-se produzido tantas peripecias, tantos incidentes, tantos embates; tem se degladiado interesses de ordens tão variadas que o nosso espirito fica naturalmente surprehendido pelo que se tem passado e ainda um tanto inquieto pelos acontecimentos que o futuro nos possa preparar.

Na lucta de interesses que ha annos se degladia, em questão de caminho de ferro de Lourenço Marques á fronteira e d'esta a Pretoria, ha a considerar duas partes muito distinctas.

Por um lado, temos a considerar dois paizes, em extremo desejosos de permutarem entre si interesses de ordem muito elevada, arrostando com difficuldades politicas, vencendo-as, buscando avançar rapidamente na senda do progresso. Pelo outro temos duas companhias concessionarias, cujos interesses se completam reciprocamente, degladiando-se em vez de satisfazerem os seus compromissos, buscando trucidar-se quando tudo aconselha a que reunam as suas forças para attingirem um resultado final: o bem estar de ambas ellas por intermedio de uma coadjuvação reciproca.

Não é, nem podia ser, agora, nosso intento fazer a historia d'esta lucta de interesses, porque uma tal tarefa seria n'este momento superior ás nossas forças; é necessario que a acção do tempo e o effeito dos factos consumados permittam o apreciar-se em seu pleno rigor o alcance de tudo quanto se ha tentado por parte de cada companhia concessionaria para pôr fóra do combate a sua antagonista; é preciso que a nossa rasão se habilite a julgar a sangue frio, e tanto não póde exigir-se actualmente, por quanto de dia a dia, e sobre tudo ultimamente se succedem os factos mais extraordinarios e imprevistos.

Deduzirá, pois, V. Ex.ª, ser nosso intento dar lhe apenas indicação dos planos mais importantes d'esta campanha, apreciando-os com toda a reserva que exigem as circumstancias especiaes em que nos achamos.

Antes de tudo julgamos em extremo conveniente definir bem a situação reciproca actual dos dois paizes a que nos referimos.

Com referencia a Portugal lêmos um documento notavel a muitos respeitos; é a carta ultimamente escripta por S. Ex.ª o Ministro da Marinha e Ultramar á Sociedade de Geographia de Lisboa. Lê-se n'esse documento: «E' mister levar, sem perda de tempo, á fronteira portugueza o caminho de ferro de Lourenço Marques e estabelecer uma franca intelligencia com o Governo do Transvaal, cujos interesses são communs com os nossos, para que se chegue a um accordo salutar, indispensavel e equitativo entre as duas companhias, permittindo que a construcção da linha siga desembaraçadamente até Pretoria.»

Com respeito ao Transvaal não são menos positivas as declarações. Celebrou-se ha poucos dias em Barberton um importante meeting onde Mr. Celliers, membro do Volksraad por Kaap Goold Fields, interpellado sobre o motivo porque o Governo do Transvaal parecia não empregar toda a sua energia em procurar um meio efficaz de resolver a questão de caminho de ferro, declarou «que o governo estava impressionado pelo facto de ser Lourenço Marques o porto natural do Transvaal; que se fosse permittido uma outra orientação para o commercio, como por exemplo via Natal, *seria depois necessario muito tempo para que esse commercio voltasse ao seu caminho natural, para Lourenço Marques que é o seu porto mais proximo.*»

Mas ha mais ainda. Resolveu-se na ultima sessão do Volksraad que não havia motivo para fazer opposição á construcção da linha ferrea de Colesberg a Bloemfontein (Free State) comtanto que esta não passasse adeante em quanto a linha Lourenço Marques-Pretoria não attingisse o High Veld a 200 milhas d'esta capital, sob pena do Transvaal lançar um imposto sobre os productos de Free State. Egual resolução advertiu a colonia do Cabo para não avançar além de Kimberley e a do Natal para não ultrapassar Ladysmith.

Está, pois, muito bem demonstrada a harmonia entre os dois paizes, harmonia que comtudo é perturbada pela nota discordante das colonias inglezas a que nos referimos. Assim o governo do Cabo decidiu ha tempos a construcção da linha ferrea de Kimberley até Vaal River, e o de Natal estabeleceu já contractos em via de execução para estudar a linha ferrea de Ladysmith a New-Castle. Sujeitar-se-hão estas colonias á imposição do Transvaal? Não será li-

cito suppôr que ellas énvidarão os seus exforços para cada uma procurar rehaver ou adquirir em seu unico proveito interesses que naturalmente lhes serão cerceados pela linha Lourenço Marques-Pretoria? Não é actualmente a novissima California de Witwatersrand, com a sua enorme riqueza aurifera e os seus importantes jazigos de carvão, o pomo cubiçado pela colonia do Cabo e Free State?

Questões são estas de muita magnitude cuja solução se não póde egualmente prever, sabendo-se apenas que estariamos em magnificas condições de exercér n'ellas grande influencia se não fôra a quantidade de tempo dispendido pelas duas companhias concessionarias em se degladiarem mutuamente. *

Por occasião da inauguração provisoria da linha ferrea de Lourenço Marques, affirmou o jornal «The Natal advertiser» que estavam seriamente ameaçados os interesses de Natal se esta linha se prolongasse rapidamente até Pretoria. Na verdade, se este grande desideratum dos dois paizes houvesse sido uma realidade não seria só a colonia de Natal mas todas as colonias inglezas do Sul d'Afrfca que teriam cedido em nosso favor vantagens que talvez, quem sabe? ainda sejamos forçados a disputar-lhes.

Qual foi a causa primordial, verdadeira ou apparente, do conflicto entre as duas companhias concessionarias?

Parece averiguado ter sido a questão de tarifas; assim a companhia Neerandeza não queria começar o seu caminho de ferro sem que previamente houvesse concordado com a companhia portugueza (?) no estabelecimento de uma tarifa internacional; esta ultima, pelo contrario, seguindo a praxe estabelecida pelas linhas ferreas européas, queria a liberdade de tarifas e só desistia do seu intento se o governo do Transvaal lhe garantisse uma certa tonellagem. a qual lhe foi peremptoriamente recusada. Por seu lado parece que a companhia neerlandeza apenas se prestava a accedeŕ á liberdade de tarifas se a companhia portugueza (?) se comprometesse a não elevar estas a preços maiores que os maximos estabelecidos na linha de Natal, e a uma tal condição oppoz esta ultima companhia umas tarifas exhorbitantes que provocaram geraes reclamações.

D'aqui resultou a lucta a que temos assistido, e cujo desfecho só agora parece estar proximo.

Está averiguado que o governo do Transvaal determinou que a sua companhia concessionaria não removesse uma unica pá de terra sem que a companhia portugueza ou antes o seu concessionario viesse a um accordo. Tem este facto favorecido ensejo para affirmar-se que aquella companhia ligou de pés e mãos o governo do Transvaal, graças ao desastroso contracto que este approvou. Não emittiremos parecer sobre tão grave ossumpto; sabe-se, porém, que a companhia neerlandeza affirma pelos seus orgãos na imprensa que tem deante de si muito tempo para que o concessionario portuguez chegue a um accordo, por isso que o governo do Transvaal lhe garantiu o juro de 6 0|0 do seu capital; é ainda uma triste verdade que o povo do Transvaal está pagando annualmente quasi 40:000 libras de juro gosando em troca d'isto a unica regalia de assistir como interessado á lucta entre as duas companhias.

D'este desaccordo de opiniões resultou ainda que a companhia portugueza suspendeu os seus trabalhos no kilometro 80,481, terminus da 1.ª secção da linha portugueza affirmando o seu concessionario que só tem conveniencia em concluir a construcção quando a companhia neerlandeza construir a ponte sobre o Incomati e 24 kilometros de linha além d'esta ponte. Encontram-se

---

* Vid. repres. e pareceres da Socied. de Geographia ácerca do caminho de ferro de Lourenço Marques, e Mensagem de 3 de Setembro, 1888.—*Nota da Secr.*

as rasões d'este procedimento em varios documentos dos quaes merece especial menção uma carta por elle dirigida em 6 de junho ultimo a mr. Oyeno, na qual se declara que como ponto mais favoravel de irradiação para o interior e vice-versa das mercadorias transportadas pelo caminho de ferro de Lourenço Marques, merece especial menção «Movene,» a 67 kilometros d'esta cidade; não havendo vantagem em prolongar a linha até ao Incomati porque a natureza accidentada do terreno n'este local não se presta ao transito de carretas, e que depois de «Movene» apenas se encontra outro ponto em egualdade de circumstancias, proximamente no extremo de 24 kilometros impostos á companhia neerlandeza.

Se nós considerarmos esta questão sob o unico ponto de vista dos interesses da companhia, é forçoso confessar-se que estas allegações são na verdade muito attendiveis; a nossa missão não é porém averiguar o que mais ou menos lhe pode convir mas sim se ella cumpre ou não o seu contracto, e sob este ponto de vista somos forçosamente levados a optar pela negativa. Como, porém, seria na verdade *trop fort* que fossem menospresadas as condições do contracto sem encobrir tal procedimento com rasões mais ou menos arttficiosas, lançou-se mão da divergencia havida entre os governos Portuguez e do Transvaal avançando-se que não se podem construi os ultimos nove kilometros da secção portugueza emquanto não fôr resolvida esta pendencia.

Ora isto não é assim; a divergencia entre os dois governos versa apenas sobre a extensão approximada de um kilometro no extremo da linha portugueza e nada ha que satisfatoriamente explique a abstenção da companhia em construir o troço da linha entre os kilometros 80,481 e 88,300. Por mais que pretendamos conservar-nos meros historiadores da já hoje celebre questão do caminho de ferro não podemos eximir-nos a consignar aqui que não tem fundamento algum a allegação apresentada pela companhia portugueza e que esta não tem cumprido uma das mais importantes condições do seu contracto, unica e simplesmente porque tal cumprimento era incompativel com os seus interesses particulares, e nada mais.

Mas, para que «Movene» podesse ser um centro permanente para a irradiação do commercio, era indispensavel que fossem tambem permanentes as communicações com o interior, e especialmente com Kaap Gold Fields, ácerca das quaes devemos dizer duas palavras porque nos parece serem destinadas a exercer uma notavel influencia na questão da linha ferrea de Lourenço Marques a Pretoria.

Data de muito poucos annos a importancia de Kaap Gold Fields cujo centro politico e financeiro é a modernissima cidade de Barberton da qual foi um dos fundadores Graham Barber que lhe deu o seu nome. Quando a Africa do Sul teve conhecimento da importante riqueza aurifera d'aquella região, produziu-se ali uma enorme affluencia de estrangeiros e não tardou que se formassem companhias e syndicatos com o fim de obterem os precisos meios pecuniarios para a exploração do oiro. Natal, entre todos os outros pontos, foi o centro mais importante de exportação monetaria o que muito bem se explica pelo facto de ser o paiz que n'aquelle tempo podia estabelecer mais intimas relações com os campos d'oiro. Não perdeu esta colonia os fructos das suas diligencias porquanto os 4|5 da importação de Barberton eram d'ella derivados e o 1|5 restante representava os vinhos e brandy fornecidos pela colonia do Cabo.

Parece, porem, que não eram dos mais idoneos os individuos escolhidos para dirigir em Kaap Gold Fields as operações feitas com o dinheiro do Natal: «dezenove vezes em vinte—diz Mr. Mathers no seu livro *Golden South Africa*, foi mandada para os campos a peior classe de homens para representar os interesses das companhias e syndicatos, dispendendo-se sommas loucas em operações conduzidas por individuos que sabiam tanto de minas, como o gato de

operações arithmeticas.» D'isto resultou naturalmente a crise que se produziu n'aquelles campos e cujos resultados ainda hoje se fazem sentir. Não obstante, a lição deve pela sua severidade ter aproveitado e a região de Kaap Gold Fields tem certamente deante de si um brilhante futuro se por ventura forem attendidas as suas muito justas e rasoaveis pretenções.

Quando o nosso distincto consocio o sr. engenheiro Joaquim José Machado, fez a campanha de estudos do traçado do caminho de ferro da fronteira de Lourenço Marques a Pretoria, estava ainda no escuro a riqueza de Kaap Gold Fields e ainda não haviam perdido a sua importancia os jazigos auriferos de Spitz-kop e Leydenburgo; d'aqui resultou naturalmente a fixação, pelo governo do Transvaal, da directriz approximando se d'estas regiões. Quando, porém, surgiu a riqueza de Kaap Gold Fields começaram a compreheeder os mais interessados que o traçado da via ferrea devia ser modificado porquanto havendo cessado ou pelo menos, sido muito reduzida a exploração do oiro em Spitzkop e Leydenburgo, a directriz, via Nel'sprint, não só perdia muito da sua importancia mas prejudicava a riqueza da nova região aurifera de Kaap Gold Fields.

Em meado do presente anno reuniu-se em Barberten a commissão do caminho de ferro da Camara do Commercio, estando presente Mr. Groll, engenheiro em chefe da companhia neerlandeza, ali se discutiu a conveniencia de obter do governo que substituisse pela traçado-via Barberton—o que se dirigia—via Nel'sprint; expoz-se que era preciso attender não á Barberton actual mas sim á Barberton de futuro; que sob variadissimos pontos de vista havia enorme interesse em tal substituição; que o trabalho mineiro luctava com difficuldades na obstenção do carvão preciso para pôr em acção as machinas de exploração e que ellas desappareceriam com a substituição do traçado, porquanto no Hiagh Veld havia ricos jazigos de carvão que só pediam um caminho de ferro para serem util e economicamente exploradas com maximo proveito para Kaap Gold Fields e para a companhia concessionaria do caminho de ferro.

Succedem-se os *meetings*, exalta-se a opinião publica e não estamos longe de acreditar, como dissemos, que as reclamações d'esta ultima devem influir muito na solução da tão complicada questão do caminho de ferro.

Deve notar-se que será forçosamente o caminho de ferro de Lourenço Marques quem desbravará a Barberton o caminho do futuro, libertando-a da pezada tutela de Natal logo que adquira communicações permanentes com o porto de Lourenço Marques, communicações que não póde ter hoje porque o rio Incomati lhe constitue uma barreira difficil e mesmo impossivel de transpôr durante grande parte do anno; porque a tzé-tzé lhe dizima intensamente o gado, obrigando as suas carretas a fazer longos percursos para evital-a, e porque o receio das febres na região proxima do litoral afugenta os menos ousados.

Alem d'isto, o estabelecimento de uma via ferrea passando por Barberton permittir lhe-ha o abastecimento de carvão, quer este venha de High Veld quer dos mercados europeus transportado até Lourenço Marques em vapores ou navios de véla; finalmente este caminho de ferro permittir-lhe-ha ainda o estabelecimento de intimas relações commerciaes de Kaap Gold Fields com os mais importantes pontos do interior do Transwaal.

Em favor das justas aspirações de Kaap Golds Fields appareceu ultimamente publicado nos jornaes uma carta de Sir Thomas Tancred, empreiteiro do caminho de ferro de Lourenço Marques na qual affirma com a sua auctorisadissima opinião, que a linha «Incomati — Nel'sprint» não terá trafico algum até uma distancia de 214 milhas de Lourenço Marques onde ella encontra os primeiros jazigos de carvão, ao passo que a via «Incomati—Barberton» produziria uma receita bruta annual de 96:000 libras ou, deduzindo 50 por cento para despezas, 48:000 libras de rendimento liquido.

A necessidade do obter um *modus vivendi* para o troço da linha portugueza comprehendido entre Lourenço Marques e Movene obrigou a formação mais ou menos bem definida de uma companhia supplementar «The Express Company» com o fim de realisar transportes de carretas entre «Movene» e varios pontos do interior, especialmento Incomati Poort, onde estas atravessam o rio, dirigindo se a Haap Gold Fields. Mas, como dissémos ha pouco, tornava-se indispensavel obter um meio permanente de passagem do Incomati para que fosse efficaz a coadjuvação prestada pela «Express Company» á companhia do caminho de ferro portuguez. N'este sentido recebeu Mr. Sollieux, *general manager* d'aquella companhia instrucções para construir uma jangada, na altura de Pettigren's Road, que permiitisse o transporte permanente de mercadorias de uma para outra margem do Incomati. Tal construcção não foi concluida porque a companhia neerlandeza, fazendo valer perante o governo do Transvaal os seus direitos adquiridos por um contracto com elle celebrado, obteve sem difficuldade que tal construcção fosse embargada, facto este que não passou sem protesto em Haap Gold Fields, naturalmente os mais prejudicados com tal deliberação.

Por esta fórma impediu a companhia neerlandeza que a sua competidora podesse utilisar devidamente a «Express Company» e quando assim procedia, fazia construir o tramway de Johannesberg a Pretoria, do qual era concessionaria, para serviço de minas de carvão destinado ao trabalho aurifero de Witwatersrand, devendo notar-se que todo o material para esta construcção foi importado—via Natal—e não —via Lourenço Marques, visto Sir A. Havelock haver permittido a sua entrada livre de direitos e o seu transporte a preços reduzidos nas linhas ferreas d'aquella colonia, obsequio este que o conselho legislativo de Durban notificou ao governo do Transvaal no seguinte telegramma de 11 d'outubro, que se nos affigura assaz significativo· «Que esta casa cordealmente approva o acto do governo garantindo uma concessão de direitos de importação e de tarifa de transito de material para a construcção do railway na republica d'Africa do Sul, e deseja expressar a sua promptidão em cooperar com os governos e Estados do interior em offerecer facilidades para a extensão de railways desde os limites de Notal até e atravez estes Estados.»

Em quanto se passavam estes factos convém observar que as duas companhias concessionarisa procuravam descarregar de sobre si toda a responsabilidade procurando cada uma demonstrar que era em sua legitima defeza que se via forçada a exercer represalias. Assim o concessionario portnguez affirma que é a companhia neerlandeza quem, dominada pela sua immoderada ambição, recorre a todos os meios de satisfazel-a pouco lhe importando atropellar no seu caminho os interesses dos dois paizes, da companhia adversa, da equidade e da justiça Tendo em mira chegar á realisação de um accordo, affirma ainda este concessionario n'uma carta que se diz dirigida ao General Joubert, haver offerecido trocar pela liberdade de tarifas que deseja para si: 1.° transportar de Londres á fronteira do Transvaal todo o material de caminho de ferro da companhia neerlandeza ao preço de um 1 schilling por tonellada; 2.° comprometter-se a que os lucros do caminho de ferro de Lourenço Marques se limitsasem ao preciso para cobrir as despezas correntes e encargos permanentes, e pagar 7 p. c. do capital, reduzindo as tarifas logo que estes lucros excedessem a somma precisa para aquelles fins.

Tudo isto foi regeitado pela companhia neerlandeza, a qual no pleno goso das vantagens de um juro garantido não parece incommodar-se muito com a situação. Não obstante offereceu-se ao concessionario portuguez 350:000 libras em dinheiro e 650:000 em acções pelo caminho de ferro de Lourenço Marques e como fosse regeitada tal offerta, diz-nos o «Barberton Herald» de 16 d outubro haverem-se feito algumas tentativas, que ficaram sem resultado, para se obter por qualquer modo (by hook or by creok) em Lisboa uma nova conces-

são para uma outra via ferrea de Lourenço Marques ao Transvaal afim de annullar praticamente o valor da linha do concessionario portuguez; parece ainda que se especulava com os intensos desejos das colonias do Cabo e Natal prolongarem as suas vias ferreas para o territorio d'aquella republica, buscando intimidar aquelle concessionario forçando-o a entrar em accordo, visto não ser possivel admittir-se que o concessionario portuguez quizesse obrigar a companhia neerlandeza a acceitar uma pezadissima tarifa durante 99 annos, motivo este porque aquella era forçada a resistir tenazmente contra semelhante pretensão

As duas companhias não estavam, porém, em egualdade de condições para prolongarem a lucta; se a questão de tempo era de pouca importancia para a companhia neerlandeza que tinha o juro do seu capital garantido pelo governo do Transvaal, não era esta consideração de pouca monta para o concessionario portuguez que não dispunha de tal regalia; parecendo pois natural que este ultimo se interessasse em que a lucta terminasse quanto antes visto a insignificancia do troço da linha que havia construido. Não parace, porém, que tal tenha sido o intento d'aquelle concessionario o qual emittiu em principios d'este anno 100:000 libras de obrigações a 7 p. c., sobre cuja applicação diz-nos o «Cape argus» de 11 outubro 1888: «When we learn that colonel Mc Murdo is a man who deliberately sets aside L.ᵉ 100:000 of capital for it is, of course, his doing-to provide the sineus of war for a fight with the netherlanders concessionaires, we are enabled to measure the forces that are arrayed against President Kruger and consequently the fierceness of the contest which he is prepared to wage. *Colonel Mc. Murdo lays his account for holding out for years in this struggle for the position in which to dictate a tariff.*»

Curioso e unico tudo isto, e sobretudo muito triste.

Assim como, segundo as declarações do «Barberton Herald», se procurava inutilisar a linha do concessionario portuguez, assim nos parece que este procurava empregar armas da mesma especie para combater o seu adversario.

Em 2 de julho do corrente anno publicava o jornal transvaaliano «The Volksraad» um pedido de concessão feita pelo sr. Eduardo Cohen, Consul geral de Portugal no Transvaal para um caminho de ferro denominado «The National railway», partindo da fronteira do districto de Lourenço Marques no terminus do caminho de ferro, atravessando a Swaziland, o districto de New Scotland para Johannesberg e Pretoria com quaesquer prolongamentos ou ramaes que possam ser acceites pelo governo da republica da Africa do Sul e pelo concessionario.

Dois mezes depois publicava o «Cape Times» uma carta de Sir Thomas Tancred á qual já tivemos occasião de referir-m'o-nos, carta curiosa a todos os respeitos, na qual se demonstra que o custo total da linha Incomati—Nel'sprint—Pretoria será de 5 milhões sterlinos e na qual estão expostas as seguintes apreciações: «Em primeiro logar estabeleço que a actual linha de Lourenço Marques deve prolongar-se directamente até Barberton e parar ali. Creio que isto póde fazer-se com o capital agora nas mãos da companhia neerlandeza que presumo ser 760:000 libras.

E pouco depois:

«Eu li o projecto da concessão proposta para o «*National railway*» da republica da Africa do Sul Entendo que este se ligará com a actual linha de Lourenço Marques por intermedio de um ramal passando por Umbeluse Pass atravez os Libombos; aqui a linha entraria na Swaziland, districto que diariamente cresce em prosperidade; subindo os vales dos rios Umbelusi e Usuto até ao districto de New Scothand onde se explora excellente carvão, a linha correria então até Johannesberg e d'aqui a Pretoria. Um ramal via Heidelberg atravessaria a região Nordeste de Orange Free State via Harrismith e ligaria Pretoria com o systema de railways de Natal em Van Renen's Pass, emquanto

que a continuação da linha principal ao Sul passaria de Johannesberg via Potchefstroom e Klerksdop a Kimberley abrindo assim communicações directas entre os systemas de railway da Africa do Sul.»

«Eu creio que o railway de Lourenço Marques a Pretoria, seguindo o traçado indicado e suppondo garantidos os termos da concessão, se poderá construir por 5:800 libras por kilometro deixando a maioria do capital em acções, 51%, sob a fiscalisação do governo do Transvaal. O comprimento seria de algumas milhas mais que o do traçado actual, mas a despeza total não poderia exceder 2:300:000 sterlinos, incluindo juro, em opposição a 5:000:000 sterlinos custo da linha Incomati-Pretoria.»

«Fallando como empreiteiro e sob o ponto de vista de um empreiteiro, eu poderia firmar um contracto para a construcção da linha ao Sul em 3 annos por aquelle preço e mais um pagamento em acções; mas em nenhuns termos e por nenhuma consideração eu faria um contracto para a construcção de uma linha como a concedida á companhia neerlandeza.»

Preparado por este modo o terreno, restava jogar o golpe decisivo o qual não se fez esperar muito. Em 23 de outubro, expedia o concessionario portuguez a mr. David M. Beijamin o seguinte telegramma: «I have made a proposal to built a railway from the Portuguese frontier to Pretoria without the Government paying any cash or bonds, pratically free of costs.»

Uma tal proposta surprehendeu o proprio Presidente do Transvaal mas não logrou demovel-o do seu intento. Na verdade não podia ser outro o proceder de quem declarou só permittir que as linhas ferreas do Cabo, Natal e Free State avancem até ás fronteiras da republica quando a linha Lourenço Marques-Incomati-Pretoria, esteja concluida ou pelo menos em condições de que, avançando aquellas linhas pelo territorio do Transvaal a entroncar com aquella, todos os povos limitrophes possam egualmente gosar as vantagens do Free Trade com o auxilio de uma rede de linhas ferreas ligando intimamente entre si os interesses da Africa do Sul.

A concessão actual para uma nova linha prejudicaria um tanto e mais ou menos directamente este plano e a isso não se prestava de certo o Presidente da republica com as suas idéas egualitarias. A proposta do coronel Mc, Murdo, tentadora como parecia, foi, pois, regeitada.

O que o governo Transvaal desejava era um accordo de tarifas e segundo um inesperado telegramma de 25 de outubro, que vamos transcrever, parece que está dado um passo importantissimo para a sua realisação. Diz o telegramma: «Colonel M. Murdo has cabled to day in answer to the question,— Do terme proposal include favourable tariff? Particulars important—Yes; tariff from Delagoa Bay to Pretoria forty schillings» (Cape Times. Weekly Edition, 31 de outubro).

Como confirmação d'este telegramma, fazia publicar ha poucos dias o «general manager» da companhia do caminho de ferro de Lourenço Marques, um aviso pelo qual se ficou sabendo que se havia reduzido 75 0|0 nas tarifas do caminho de ferro.

São estas as ultimas noticias que possuimos até á data em que escrevemos esta parte da nossa memoria; cahiram ellas tão inopinadamente, eram tão imprevistas que facilmente se explica o espanto geral que produziram. São ainda para nós desconhecidos os motivos que provocaram esta deliberação do concessionario portuguez. sabia-se apenas que Mr. Stewart, um dos directores da companhia, viera de Londres com instrucções para envidar todos os seus esforços para se chegar a um accordo com a companhia neerlandeza, ignora-se, porém, a causa determinante d'este procedimento; o «Cape Argus» de 6 do corrente attribue-o a pressão exercida pelo governo portuguez e crêmos bem que deve ter sido assim,

E' pois certo que se acha vencida uma grande difficuldade, muito embora

acreditemos que ainda se produzirão algumas peripecias as quaes serão, comtudo, de caracter secundario.

Poderia ser perfeitamente correcto o ultimo acto praticado pela companhia portugueza se a par da reducção de tarifas se occupasse ou pelo menos declarasse que ia concluir até á fronteira a secção portugueza; mas sobre este assumpto lança ella destinadamente um véu tão denso que não nos deixa penetrar os seus designios.

E comtudo torna-se indispensavel e urgente que a companhia cumpra o seu contracto; já tivemos occasião de expôr com que subterfugio ella acobertava a não execução do prolongamento da linha actual, já demonstrámos que nada havia que a impedisse de construir esta até ao kilometro 88,300; o governo portuguez havendo officialmente declarado ser este ponto o que devia considerar-se como terminus para todas as condições do contracto, tornou bem definida a situação e á companhia não deve ser permittido que addie por mais tempo a conclusão da secção portugueza. Tornou-se, pois, necessaria a acção energica do governo para compellir a companhia a cumprir o seu dever e ainda para sanar quaesquer difficuldades que porventura ainda possam oppor-se ao completo accordo entre as duas companhias.

O commercio de Lourenço Marques tem permanecido n'um estado de apathia em virtude do procedimento da companhia; recomece a construcção do caminho de ferro e immediatamente vel-o-hemos crear novo alento e desenvolver-se com rapidez.

Já não é sem tempo.

*

* *

Por agora, pelo menos, terminaremos aqui as considerações que nos propozemos fazer, procuremos pôr em evidencia que uma boa organisação militar d'este districto para a manutenção do respeito que nos é devido; uma colonisação bem dirigida e aproveitada para que haja sempre uma preponderancia numerica, e sobretudo efficaz e productiva, do elemento nacional, e uma solução rapida e conveniente do problema do caminho de ferro que nos habilite a estreitar tão depressa quanto possivel laços reciprocos de amisade e commercio com as republicas visinhas, são os elementos primordiaes de todo o nosso futuro desenvolvimento; com elles podemos e certamente devemos occupar o que de direito nos pertence; sem elles poder-nos-hemos talvez sustentar, mas só a passos muito mal seguros nos será possivel desbravar pouco a pouco o caminho que temos a seguir n'estas paragens, como nação colonial. A estes 3 grandes problemas que esboçámos agrupam-se outros de bastante importancia cujo conjuncto concorre para o resultado final: o estabelecimento conveniente de postos aduaneiros, as occupações de varios pontos importantes d'este districto, o estabelecimento de relações muito amigaveis com os potentados indigenas, um systema racional e pratico de educação e civilisação dos nativos, são na verdade assumptos dignos de ponderação cujo estudo deixamos a quem póde fazel-o com mais competencia.

Lourenço Marques, 22 de novembro de 1888

De v. ex.ª, att.º Vend. e Obrg.º

Antonio José de Araujo.